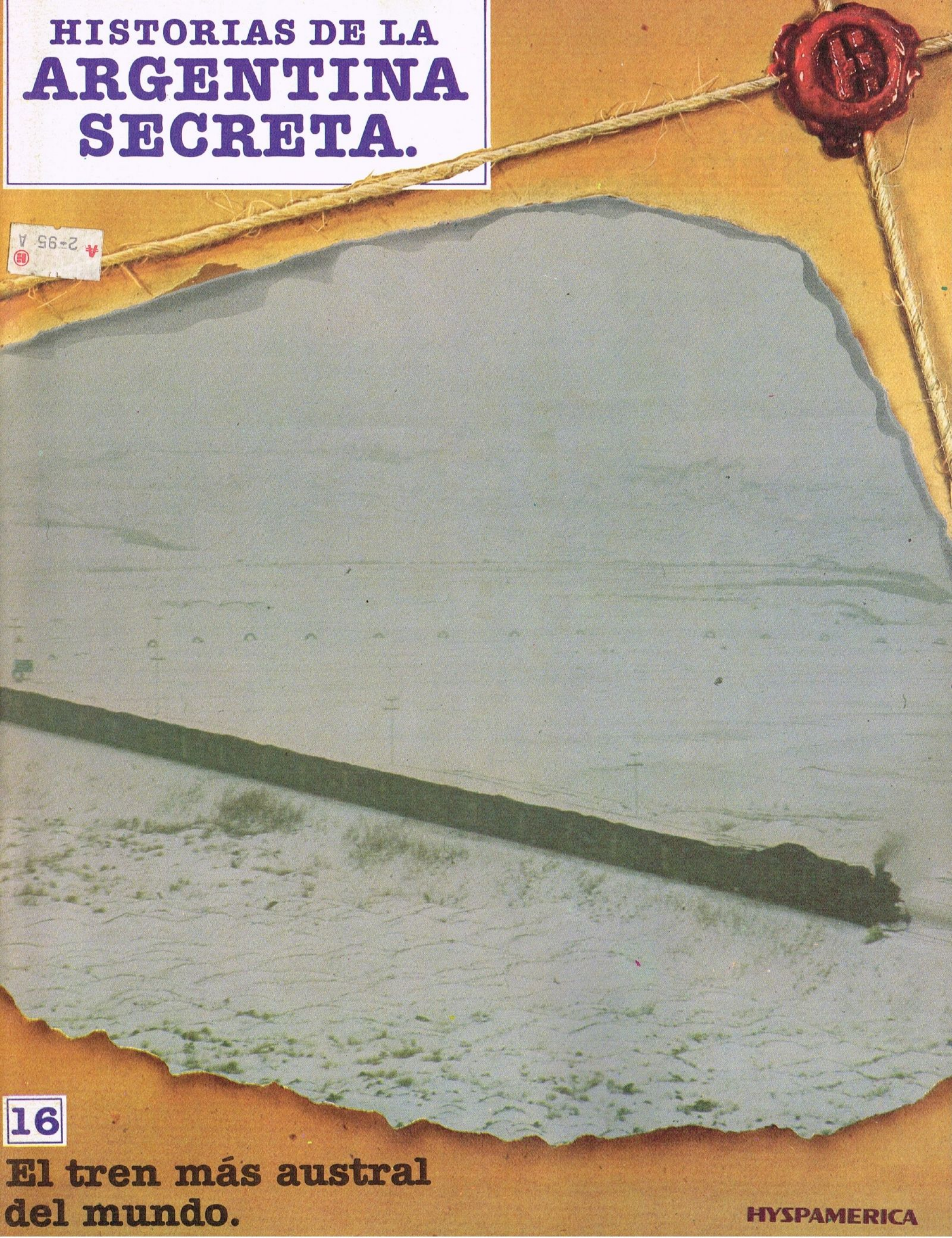
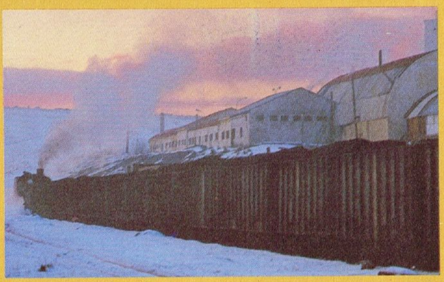

HISTORIAS DE LA
ARGENTINA
SECRETA.
16
El tren más austral
del mundo.
HYSPAMERICA

HISTORIAS DE LA ARGENTINA SECRETA.

Estos fascículos reproducen y complementan el contenido del primer programa documental de la televisión nacional, cuyas emisiones semanales llegan en directo, o en diferido, a cientos de canales de todo el país. El ciclo fue galardonado con la Cruz de Plata Esquiú, la estatuilla Santa Clara de Asís, el premio San Gabriel, el diploma de honor del Congreso El Niño y la Televisión, el premio Unidad Nacional, el que otorga la Universidad Nacional de Córdoba ("Unión Nacional"), y los que instituye la Asociación de Ciencias Naturales del Litoral.
El programa, además, representó a la televisión argentina en numerosas muestras internacionales y fue premiado en México y difundido por la televisión alemana, francesa y española.

PLAN DE LA OBRA

HISTORIAS DE LA ARGENTINA SECRETA es el resultado de un trabajo periodístico que sintetiza los hechos desconocidos de nuestro país en relación a pueblos, flora y fauna, paisajes y acontecimientos de repercusión socioeconómica. Incluye reportajes e historias de vida. Esta colección documental abarcará cien fascículos de aparición semanal. Cada veinte fascículos se integrará un tomo, cuyas tapas saldrán a la venta con los números 20, 40, 60, 80 y 100. Con las contratapas de cada fascículo se podrá formar, al finalizar la obra, el **ATLAS DE LA ARGENTINA REAL** que contendrá, además, **LA ARGENTINA EN CIFRAS**, una colección de datos, estadísticas, descripciones físicas, sociales y económicas de las provincias argentinas. Se publicarán también fotografías satelitarias y mapas de valor histórico y geográfico de relevante importancia. Este material complementa el **ATLAS DE LA ARGENTINA REAL**. Por razones de ordenamiento cada fascículo anticipará datos y referencias del mapa que se publicará en el siguiente. Las referencias del atlas así como las del mapa de la Argentina que se entregó con el número uno, acompañarán las tapas para encuadernar el atlas. Estas se pondrán a la venta al promediar la colección.



Cómo llegar: *el tren más austral del mundo parte desde Río Gallegos en frecuencias determinadas por las necesidades de transporte de carbón de la empresa Yacimientos Carboníferos Fiscales. La capital santacruceña está interconectada con todo el país con frecuencias diarias de avión. También puede llegarse hasta allí en vehículos, por la ruta nacional número 3.*

Editor:
Raúl E. Paggi.

Consejo editorial:
Jorge Lebedev, Doctor Alcides Lorenzo, Ingeniero Alejandro Lorenzo, Stella Paggi.

Directores generales de la obra:
Otelo Borroni y Roberto Vacca.

Coordinadora editorial:
Haydée Valero.

Redactores:
Jorge Anitua, Carlos Inza, Diego Lagache.

Fotógrafos:
Ignacio Corbalán, John Fernandes, Jorge Vilariño.

Coordinadora de viajes:
Susana Tenreiro.

Diseño:
Lorenzo Amengual, Daniel Sozzani.

Cartógrafos:
Daniel Marín, Pedro Rotay.

Documentadora cartográfica:
Noemí Casset

Secretaria:
Analía Gardín

Jefe de diagramación:
Víctor C. Sarracino.

Diagramación y armado:
Pedro Charab, Luis Armando Castelvi.

Corrección:
Aurora Chiaramonte, Griselda Iglesias.

Jefe de producción:
Juan Carlos Calderoni.

Asistente de producción:
Francisco Antonio Ursino.

Recopilación de videotapes:
Mario Stillitani.

Producción gráfica:
Rubén Padín.

Editado por:
Hyspamérica Ediciones Argentina S.A.
Corrientes 1437, 4º piso
(1042) Buenos Aires
Tel. 46-4385/4419/4484

Distribución Capital Federal:

Distribuidora Rubbo S.R.L.
Garay 4226/8, Buenos Aires
Tel. 923-4725

Interior:
Hyspa Distribuidora S.A.
Corrientes 1437, 5º piso, Buenos Aires
Tel. 46-3904/4404

Canje por tomos encuadernados:
Hyspamérica Ediciones Argentinas S.A.
Corrientes 1437, 5º piso, Buenos Aires
Tel. 46-6249/5197/4591

Fotocomposición:
Gráfica Publicitaria
Rivadavia 2358, 2º piso,
Tel. 47-0141/3239/48-4112

Fotomecánica:
Offset Plus Fotocromos
Comodoro Rivadavia 878, Bernal,
Provincia de Buenos Aires
Tel. 252-8148/8794

Impresión:
Talleres Gráficos Ernesto Zeiss S.A.I.C.
Belgrano 4065/67 (1210) Buenos Aires
Tel. 981-5656/2731

ISBN: 950-614-496-6 (Obra completa)
ISBN: 950-614-497-4 (Tomo I)
La presente publicación se ajusta a la cartografía oficial, establecida por el Poder Ejecutivo Nacional a través del IGM, ley 22.963 y fue aprobada por expediente número GGG 4020/101 de fecha 25 de agosto de 1986.

El tren más austral del mundo.

16



En cada viaje transporta 1.500 toneladas de mineral. Sus conductores construyen día tras día una epopeya anónima. En invierno atraviesa una estepa nevada con 35 grados bajo cero. Es una joya ferroviaria única en el país.

Ni el frío ni la soledad pueden con estos hombres sufridos. Saben que su función es clave para el desarrollo patagónico.





El convoy debe recorrer 255 kilómetros para llegar a Río Gallegos. Ahí el carbón es transbordado a barcos que lo llevarán a través del océano Atlántico hacia los puertos del norte del país. El principal consumo se realiza entre Buenos Aires y Rosario.



Esta es la historia de un singular tren carbonero. Una historia de hombres que convierten su sudor en carbón y su trabajo en energía. Una epopeya que pocos argentinos conocen y que tiene por escenario el pueblo continental más lejano de Buenos Aires: Río Turbio. Allí, miles de trabajadores llegados desde distintos puntos del país y también desde Chile se internan diariamente en el laberinto de las galerías para extraer el mineral, el carbón que luego es trasladado hasta Río Gallegos, unos 200 kilómetros al este, para ser embarcado hacia sus destinos del norte.

Los protagonistas de esta gesta anónima son aquellos que en el extremo austral del continente se encargan de conducir estos trenes. Ya sean maquinistas, foguistas, guardas o auxiliares de estación, todos sufren la soledad, el frío, la nostalgia de sus seres queridos. A su manera, diariamente construyen el país y aseguran la soberanía en una de las regiones más despobladas de su geografía.

Ellos también hacen la epopeya del carbón argentino. Una batalla obstinada que durante más de cien años congregó a hombres de buena fe en lucha contra intereses antinaciona-

les, trusts y especulaciones del imperio británico y sus aliados.

Una travesía difícil.

En su libro *Río Turbio, gesta del carbón argentino,* el ingeniero Elio Zóccola describe los orígenes de este camino de hierro de 255 kilómetros de largo sobre el que se desliza el único tren a vapor que aún circula en nuestro extenso territorio.
Esta línea, inaugurada el 25 de mayo de 1951 por el maquinista José Melitón Aguirre, transporta en cada tren casi un millón y medio de kilos de carbón. Su destino será el puerto de la ciudad de Río Gallegos, desde donde se embarca hacia los centros de consumo en las usinas del norte.
El tren más austral del mundo pertenece a Yacimientos Carboníferos Fiscales, empresa que depende exclusivamente de él para evacuar la producción de mineral. El ramal (ver recuadro) se construyó en menos de un año y requirió la movilización de dos millones de metros cúbicos de tierra y medio millón de durmientes, con temperaturas de 35 grados bajo cero.
Los hombres del tren más austral del mundo realizan su trabajo olvidán-



Maquinistas, foguistas, guardias, auxiliares de estación: especialidades del riel que resultan indispensables para el buen funcionamiento del tren. A veces la nostalgia puede resultar una carga para quienes trabajan lejos de sus seres queridos.

Cómo nació el trencito.

El historiador Elio Pablo Zóccola es una de las personas que más ha estudiado el tema del carbón de Río Turbio. Antiguo funcionario de YCF, su interés va mucho más allá de una simple curiosidad técnica o profesional. Se ha convertido en una pasión que, volcada en varios libros, constituye materia obligada para conocer la problemática.

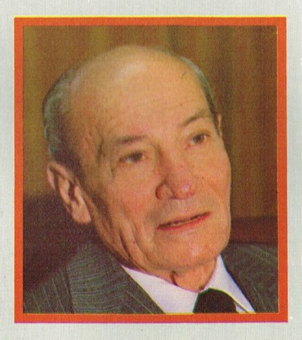
«Este tren es el último ferrocarril que cuenta el país con tracción a vapor. Utiliza carbón de Río Turbio y nace como resultado de la necesidad de acercar el carbón al mercado consumidor, de transportarlo hasta el mar y desde ahí hacia la región norte de la república.

Primitivamente se lo hizo con camiones comunes, de carbón embolsado. Toda una deformación energética. Las calorías que se consumían en aquellos camiones a nafta eran mayores que las que transportaban en las bolsas de carbón.

Luego llegó la etapa del transporte de los camiones a vapor, que también consumían carbón de Río Turbio. Llevaban unas calderas verticales, colocadas detrás de la cabina del conductor, y se iba consumiendo parte del carbón que se transportaba. Se llegó a contar con una numerosa flota de unidades de este tipo, conocidas popularmente como «los chufi». Ellos cubrieron toda una época gloriosa de Río Turbio. Eran 110 camiones a vapor largados como jauría a través de la meseta patagónica hasta llegar a la orilla del mar. Allí volcaban el mineral en los lanchones de desembarco, que fueron los primeros transportes marítimos en que se llevó el carbón hasta Buenos Aires. El primer cargamento tuvo lugar en octubre de 1948.

Pero pronto se vio la necesidad de recurrir a otro medio de transporte más racional. Y allí es donde surge el hombre que concibe, proyecta y ejecuta este ferrocarril: el ingeniero Atilio Cappa. Este era entonces subsecretario de Obras Públicas de la Nación. Y desde ese nivel de funcionario no vacila en constituirse directamente acá, sobre el terreno, y hacer el primer replanteo. Luego ejecuta el proyecto. Había adquirido el compromiso, frente al presidente de la Nación de aquel entonces, de construir el ferrocarril recurriendo a cuanto elemento encontrase disperso por el territorio nacional, sin gastar un solo peso en divisas. Y lo logró... En primer lugar recurrió a unos 300 kilómetros de rieles que estaban estibados en Puerto Madryn desde 1920, como remanente de un ferrocarril frustrado que iba a unir el Atlántico con la Cordillera. Ahí mismo encontró en un viejo depósito las antiguas locomotoras Henshell, alemanas, que iban a ser destinadas al citado ferrocarril. Y obtuvo, al mismo tiempo, desde el Ministerio de Marina, una serie de vagones que habían sido utilizados en su momento para el transporte de carbón hasta la base militar de Puerto Belgrano. También recurrió al ferrocarril Belgrano y a cuanto depósito ferroviario había por el país, y de esta manera logró reunir hasta medio millón de durmientes en desuso.

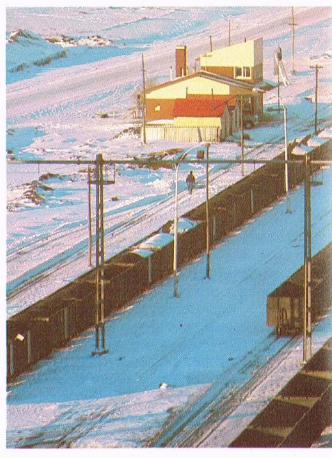
La particularidad de este ferrocarril es que tiene una trocha de tipo económico de apenas 75 centímetros. Entonces fue necesario adaptar toda la infraestructura a ese tipo de trocha, así no se recurría a inversiones extraordinarias, ni debían realizarse importaciones de ninguna naturaleza. Ahora la importancia de este ferrocarril está a la vista de todo el mundo».



El ramal se hizo con materiales que estaban dispersos por todo el país.

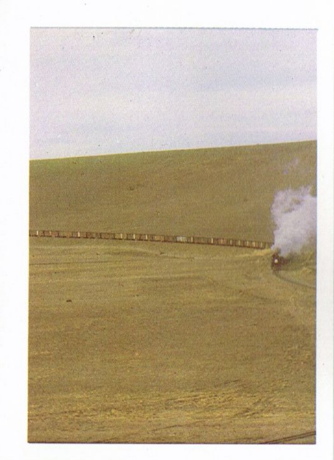


Las máquinas, fabricadas en Japón, fueron reformadas para quemar carbón argentino y aprovechar al máximo su energía.



dose del frío invierno, de los vientos que alcanzan a veces los 150 kilómetros horarios, de la soledad, de la desolación del paisaje estepario. Todas las mañanas, en un ritual casi rutinario, arman un tren de cincuenta vagones y 600 metros de largo que, por sus características tan peculiares, bien puede considerarse único en el mundo, herencia de la era del vapor.

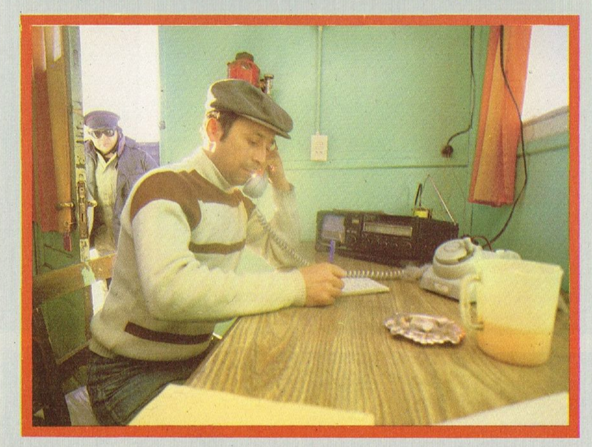
El trayecto demandará más de diez horas. En la locomotora, dos hombres conducirán el tren hasta la mitad del viaje y allí serán reemplazados por otro maquinista y otro foguista. Estos mineros ferroviarios cabalgarán a bordo de una formación que corre casi sobre el paralelo 52, el mismo que



Los vigías del riel.

Carlos González vive con su mujer y tres de sus cuatro hijos en una de las ocho estaciones del ferrocarril carbonero. Está a cargo de la misma desde 1978, y comparte el puesto con su compañero de trabajo Francisco Ojeda.

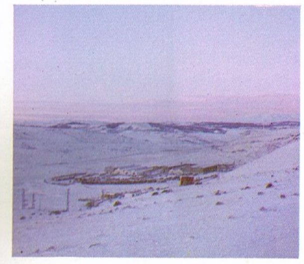
«Trabajo como auxiliar. Acá la vida es muy tranquila. Se trabaja bien. No tengo problemas. Tengo cuatro hijos. La mayor estudiando en Gallegos. Los otros tres acá, conmigo. Yo tengo 48 años y nací en Punta Arenas, Chile. Nuestra tarea, con Ojeda, consiste en hacer los cruces. Dar la pasada de los trenes a Río Gallegos y a la próxima estación. Porque se trabaja estación por estación. A la vez, extenderle la vía libre al conductor para que, por medio de esa señal, vaya informado acerca de lo que tiene en la sección que ocupa. Una vez que el tren pasó completo, se llama a control de Río Gallegos. Entonces registro en el libro de control que se utiliza para estos casos. Y aviso a la próxima estación la hora en que pasó el tren, el tonelaje, las locomotoras que lleva y otros datos por el estilo».



atraviesa nuestras Islas Malvinas.
Todos ellos, sin excepción, aman al ferrocarril como si fuera parte de su familia. Tienen conciencia de su importancia geopolítica en esas apartadas y desoladas regiones.

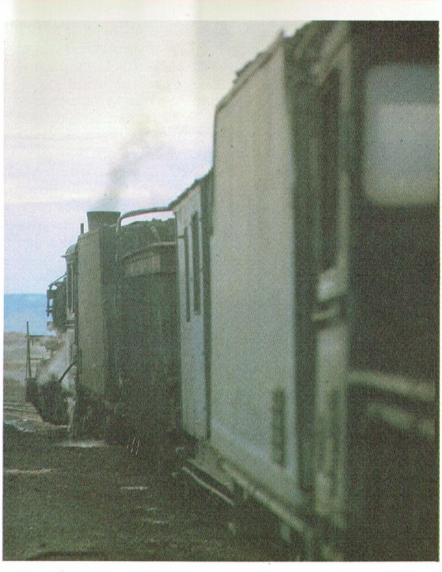
En las ocho estaciones desperdigadas a lo largo de la vía férrea tienen lugar otras historias. Entre ellas, las de los jefes o auxiliares que ordenan el tráfico ferroviario desde sus aislados puestos de trabajo. Es el caso de Francisco Ojeda, que vive con su mujer en la estación Gobernador Mayo. Una mujer que admite que la vida es dura, que la soledad en invierno los abruma, pero que esa estación es, en definitiva, su hogar. Y que allí tienen, además, *«calefacción, trabajo y casa»*.
O Guido Cárcano, que vive solo en otra estación desde hace seis años y que en las largas noches de invierno se acuerda de sus hijos, pero que piensa seguir *«mientras pueda»*. Mientras su salud aguante. Porque lleva 27 años en la empresa. Y tiene más comodidades que antes, cuando recién llegó y no había *«nada... ni agua. Y ahora, en cambio, ya tengo televisión y motor de luz. No me falta nada prácticamente»*.

Cárcano se desempeña en un lejano paraje situado a 16 kilómetros de la frontera con Chile, en un lugar llamado Kilómetro 199. Un lugar donde hace unos años el encargado de esta-



La Patagonia no se conquista fácilmente. En invierno, la traza del tren exige a hombres y máquinas permanentes sacrificios.

Sólo indios alacalufes y yaganes habitaban la región. El tren carbonero determinó la radicación de nuevos pueblos.





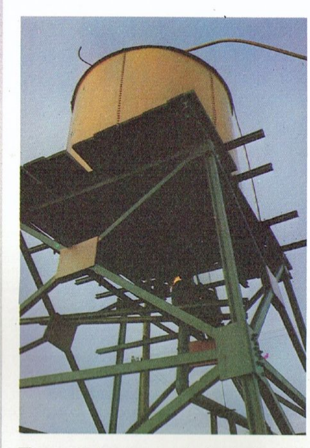
Como mojones solitarios, las estaciones que están desperdigadas a lo largo de la vía a veces fueron construidas aprovechando los durmientes sobrantes. Son un cálido refugio ferroviario.



ción de aquel entonces tuvo que pedir auxilio a las oficinas de control de Río Gallegos porque tres pumas hambrientos rodeaban la casilla. Fue un incidente menor, que no pasó de un susto para el auxiliar de estación, pero que no habría ocurrido en otra línea férrea de la república.

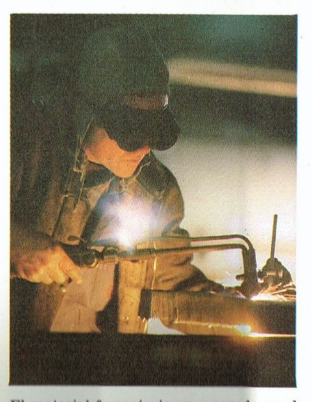
El valle de Río Turbio.

El valle de Río Turbio, hasta hace un siglo territorio de indios alacalufes y yaganes, fue explorado en 1556 por Juan Ladrillero, navegante español que desembarcó en la actual localidad chilena de Puerto Natales, situada cerca del yacimiento carbonífero.
La bucólica quietud de este valle se mantuvo intacta hasta 1873, año en que dos caballeros, el inglés Guillermo Greenwood y el francés Francisco Poivre, desdeñaron la quimera del oro que tentaba a los aventureros del sur americano y enfilaron hacia



El agua de los tanques de abastecimiento de las viejas locomotoras es transportada en unos vagones especiales del tren.





El material ferroviario es reparado en el lugar por personal especializado, dedicado a arduas tareas de mantenimiento.

estas tierras, donde se afincaron. Greenwood y Poivre alternaron sus actividades de cazadores de pumas, guanacos, avestruces y zorros con la de exploradores de la región. Comerciaban carne y pieles con vecinos de la chilena ciudad de Punta Arenas o con las tribus tehuelches que tenían sus paraderos en la inmensidad del actual territorio santacruceño.

El yacimiento carbonífero más grande del país.

En la década de 1870 comenzaron las primeras exploraciones en búsqueda de minerales de la zona, que culminaron con el hallazgo de importantes manifestaciones de carbón en Río Turbio. Las dificultades en el abastecimiento de carbón importado durante la Segunda Guerra Mundial, avivaron el interés de las autoridades nacionales por dilucidar las posibilidades reales de este recurso. Se buscaba reemplazar los 3 millones de toneladas de carbón extranjero que utilizaban, básicamente, los ferrocarriles y las usinas eléctricas.

En 1941 se creó la «División Carbón Mineral» dependiente de YPF y, a medida que la exploración y explotación aumentaron, fue cambiando su denominación y estructura hasta llegar, en 1958, a crearse la nueva empresa del Estado: Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF).

Las reservas de carbón fueron calculadas en unos 500 millones de toneladas. Con la actual infraestructura, la empresa estatal extrae unas 800.000 toneladas que se consumen en San Nicolás y en la usina de SEGBA.

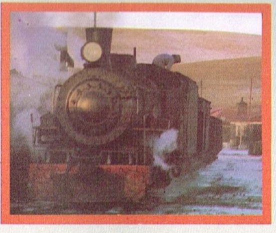
La suerte del carbón santacruceño depende, necesariamente, de la expansión de su consumo y del aumento de la capacidad de producción y transporte. La futura central termoeléctrica de Bahía Blanca, cuyas calderas fueron diseñadas para quemar car-

De los «chufi» a la epopeya ferroviaria.

«Durante una década, desde 1948 hasta 1959, el carbón del Río Turbio fue transportado hacia el puerto de Río Gallegos en camiones a vapor marca Sentinel, importados de Inglaterra. Eran un total de 110 unidades, la mayoría de doce toneladas de capacidad, de tres ejes, y con propulsión en los dos traseros. Los viajes se realizaban en caravanas de hasta quince camiones y tenían una duración media de doce horas. Dos personas los conducían: un chofer y un foguista. Con el tiempo, se convirtieron en personajes característicos de la región, y tal vez por razones onomatopéyicas, alguien los denominó "chufi". A partir de ese momento, los Sentinel fueron para todo el mundo en Río Turbio, simplemente los "chufi"...

Sería injusto, al recordarlos, no hacer lo mismo con el malvinero Mc Kay, figura íntimamente ligada a los camiones. Fue él quien se ocupó más que ningún otro de su mantenimiento mecánico. Mc Kay estaba de paso por Río Gallegos cuando llegó el primer Sentinel. Su sorpresa fue mayúscula al verlo, pues los había conducido durante la Segunda Guerra Mundial en Gran Bretaña, a donde había ido desde su tierra natal, las Islas Malvinas, como soldado voluntario. Inmediatamente se ofreció como mecánico, y desde entonces acompañó a los "chufi" en Río Turbio con un cariño casi fraternal. Cuando desapareció el último "chufi" de las calles rioturbienses, también Mc Kay se fue para no volver...»

Extractado del libro *Río Turbio, gesta del carbón argentino,* de Elio P. Zóccola.





Alexis Boichetta

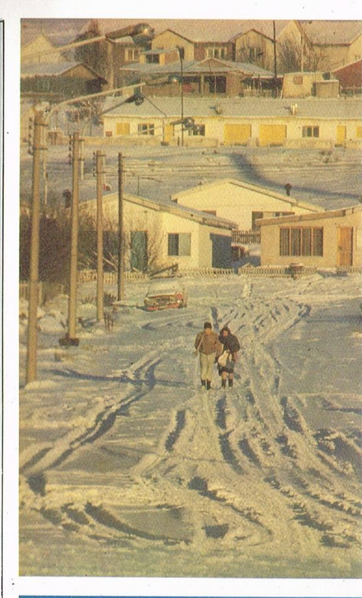
Un fanático de los trenes.

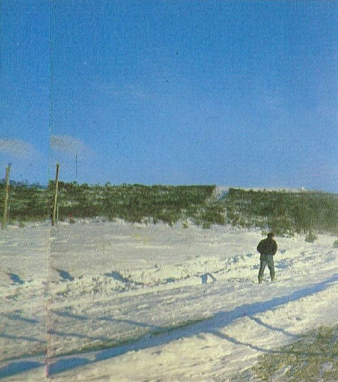
Aunque ya no es responsable de la marcha de este ramal, durante años estuvo a cargo de horarios, turnos de tripulantes y movimientos de cargas. Alexis Boichetta tiene dos pasiones: es radioaficionado y colecciona cuanta cosa se publique, fotografíe o diga de los trenes. De éste –el suyo– y de otros, que andan en los rieles del mundo.

«Este tren hoy está remolcado por una locomotora tipo Santa Fe, de fabricación japonesa. Su potencia de fábrica es de mil caballos vapor. Tiene algunas modificaciones en el sistema de combustión que se han introducido en las mismas por iniciativa de ingenieros argentinos. Lo hicieron para mejorar el rendimiento de nuestro carbón. La potencia se elevó a más de 1.200 caballos vapor en los puntos de máximo esfuerzo de tracción. Ello lo debe realizar la locomotora en una rampa que nosotros denominamos El roble, por citar un ejemplo.

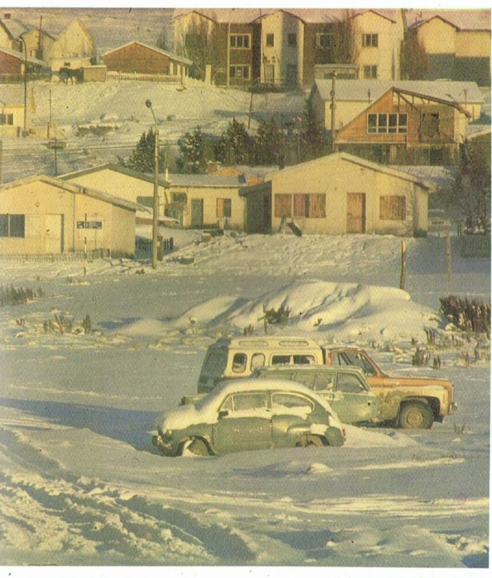
El viaje desde Río Turbio hasta Río Gallegos se hace en un tiempo aproximado de once horas. Está muy influenciado por las condiciones climáticas de la zona, que suelen ser muy adversas. Así que nosotros no tenemos horarios muy rígidos. El tren es de tipo eminentemente mineralero. Es conducido por un maquinista y un foguista. Llevan un vagón colero. Cada tren arrastra cincuenta vagones, todos cargados con carbón. Inclusive el colero. A veces se utilizan también vagones especiales.Cuandolasrutas quedan bloqueadas por la nieve se transportan pasajeros. Lo mismo ocurre cada vez que la pista de aterrizaje en Río Turbio no puede ser operada por el mal tiempo».



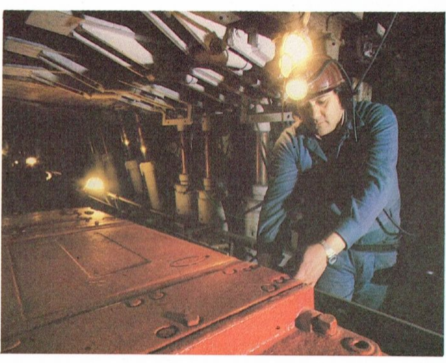




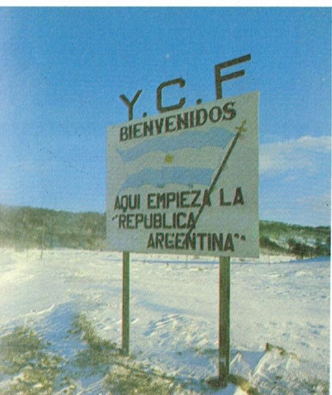
bón argentino, permitiría consumir casi el doble de todo el carbón que actualmente se extrae en las minas. Para afrontar el compromiso de abastecer a esa usina bonaerense y afrontar también el aumento de la demanda de carbón, la empresa estatal está construyendo un nuevo puerto cerca de Río Gallegos. Además, amplió su planta depuradora de carbón, instalada en la boca del yacimiento. Se haría así justicia a los esfuerzos realizados durante décadas por todos estos



El previsible agotamiento de los recursos energéticos convierte al carbón en una reserva estratégica.



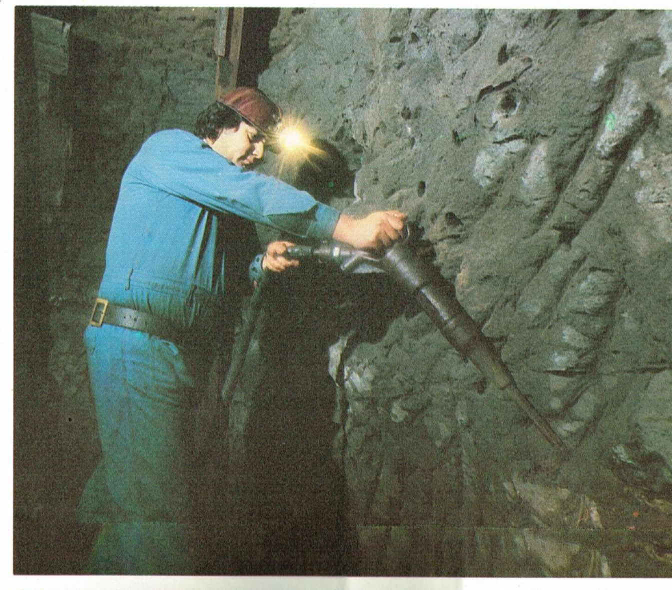
Río Turbio aparece como un oasis poblacional en una vital zona fronteriza. Viven casi 10.000 personas. Un verdadero milagro en medio de tanta desolación. Muchos chilenos trabajan en las minas.



pioneros del carbón y por quienes intentan desarrollar esta riqueza.

Un futuro que debe construirse ahora.

Más de un observador se pregunta, sin embargo, cuál será el destino de este importante recurso energético. Qué pasará con este mineral, que da trabajo a tantos argentinos, a tantos hombres y familias –como las de Ojeda o Cárcano– para quienes el tren



Casi 3.000 personas se obstinan en las galerías frías y oscuras que se extienden a lo largo de 70 kilómetros. Son trabajadores del carbón que depositan todas sus esperanzas, y la seguridad de sus familias, en el desarrollo de esta empresa argentina.



Sin duda, las mayores dificultades del viaje del convoy minero se presentan en invierno, cuando la nieve surge como un escollo que debe superarse cada día a toda costa.





carbonero es su hogar, su trabajo, su vida misma. A tantos otros que laboran en el puerto de Río Gallegos, donde el carbón argentino emprende viaje hacia el norte. Un viaje que exige nuevos manipuleos, la descarga de los vagones, el acopio del carbón en las proximidades del muelle y el embarque en buques carboníferos antes de emprender su travesía hacia el río de la Plata y el puerto de San Nicolás.

Durante el último gobierno militar, la política económica del régimen *de facto* desalentó deliberadamente la expansión del yacimiento, y se perdieron así tiempo y esfuerzos. El objetivo de colocar un millón y medio de toneladas anuales en la futura usina de Bahía Blanca significa en consecuencia un gran desafío para las actuales autoridades de YCF. Un desafío económico, humano y tecnológico. Deberán modernizarse las instalaciones de la mina y mejorarse la capacidad de transporte ferroviario. Al mismo tiempo, las obras del puerto de Punta Loyola obligarán a desviar la terminal ferroviaria y a modernizar el sistema de trasvasamiento de carbón desde el tren hasta el barco.

Lo cierto es que en Río Gallegos culmina el esfuerzo de 2.300 personas que trabajan en los 70 kilómetros de galerías de las minas de Ríc Turbio. El porvenir de esta ciudad minera, con sus actuales 10.000 habitantes, está íntimamente ligado al futuro del carbón argentino, un futuro que, a juzgar por la opinión de los expertos, estaría prácticamente asegurado.

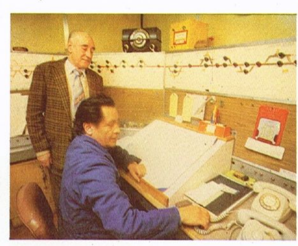
El inevitable agotamiento de las principales fuentes de hidrocarburos naturales (como el petróleo y sus derivados) obliga a desarrollar nuevas alternativas energéticas. Y el carbón y el uranio son, hasta ahora, los sustitutos obligados. En ese caso, estos minerales pasarían a primer plano y colocarían a la Argentina del siglo XXI en la absoluta necesidad de explotar al máximo esos recursos energéticos.

Estas perspectivas no escapan a los planes del ente estatal que extrae y comercializa nuestro carbón. La empresa, aletargada durante los años que precedieron al restablecimiento

«El sueño del pibe».

Para Norberto Moraga llegar a maquinista en el tren más austral del mundo fue *«el sueño del pibe». «Yo soy nacido en la provincia del Chubut, y admiraba a los que conducían las locomotoras. A los maquinistas del trencito de Esquel y también a los del que une Comodoro Rivadavia con Sarmiento. Admiraba mucho a la gente de conducción. Por eso, cuando tuve la oportunidad de entrar en el ferrocarril me negué a hacer otra cosa. Estudié y llegué a ser lo que soy. Llegué como aspirante. Después fui foguista. Y por fin... llegué a maquinista. Es una carrera prácticamente profesional. Aprendí aquí mismo, con instructores de Buenos Aires, por intermedio del gremio de La Fraternidad».*

El funcionamiento está controlado por una tecnología de reciente diseño.

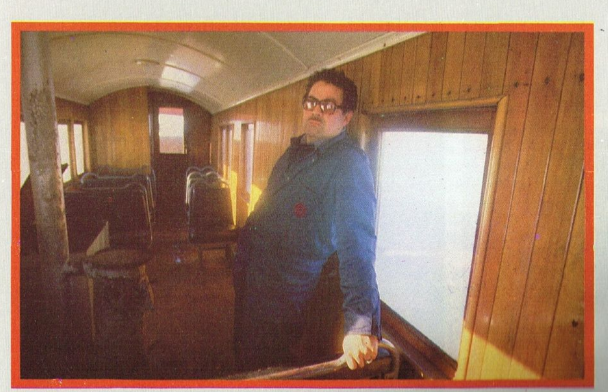


El control central está ubicado en la terminal de Río Gallegos. La marcha del tren es seguida paso a paso en toda la traza.



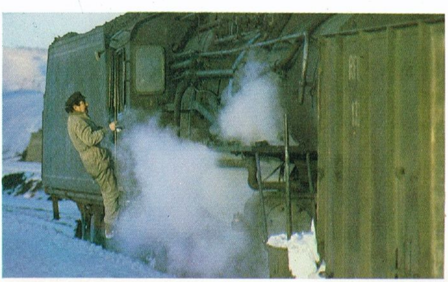
Baldovino Aguilar

La vida de un guarda.

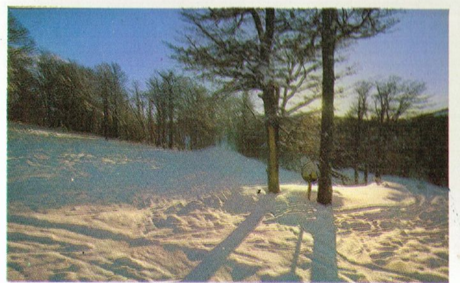


Es guarda del tren; un chileno más de los que se afincaron en nuestro sur atraídos por las posibilidades de trabajo que brinda Río Turbio. A los 55 años lleva 31 trabajando al servicio de YCF.

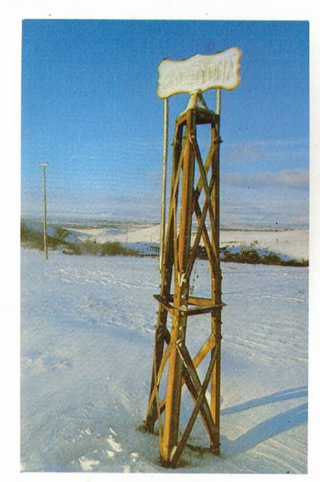
«Uno se acostumbra a vivir arriba de un tren, como a todas las cosas... En los primeros tiempos los viajes eran mucho más lentos que ahora. Había otras locomotoras. Los inviernos eran más crudos. Yo trabajaba en los campamentos. En la línea. Hacíamos mantenimiento con las cuadrillas. También trabajé en las minas, entre 1952 y 1957. Andando bien, el tren ponía dieciocho o veinte horas para cubrir el trayecto. Corrían dos trenes en dirección opuesta por día. Los guardias hacíamos relevos».



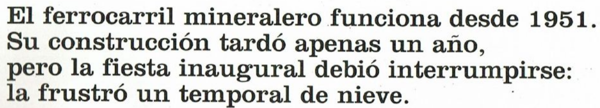
En el itinerario del tren pueden observarse extraños puentes colgantes de origen británico, que ponen una nota de color en el paisaje, a veces también poblado por hermosos bosques.



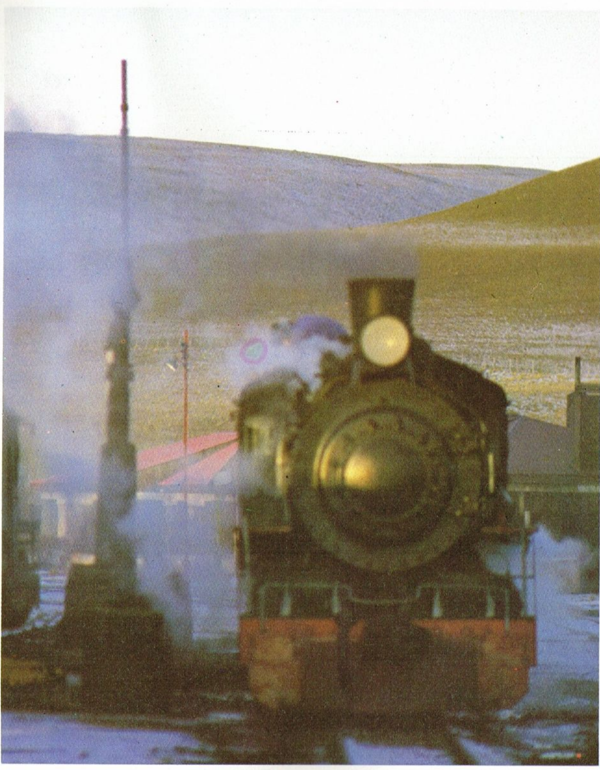




A pocos kilómetros del yacimiento, se encuentra la frontera con Chile, país del que provienen muchos mineros. Hombres que viajan a diario desde Puerto Natales, cruzando la cordillera de los Andes, en un recorrido pleno de encanto y belleza.



El ferrocarril mineralero funciona desde 1951. Su construcción tardó apenas un año, pero la fiesta inaugural debió interrumpirse: la frustró un temporal de nieve.

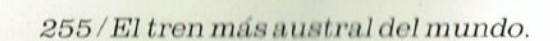


democrático del país, se apronta a un proceso de despegue. Para conseguirlo, los mineros argentinos están dispuestos a seguir transformando su sudor en carbón, su trabajo en energía. Pero el futuro del carbón argentino recorre un camino que comienza en Río Turbio, avanza en el tren santacruceño y se embarca en el puerto Presidente Illia en Punta Loyola.

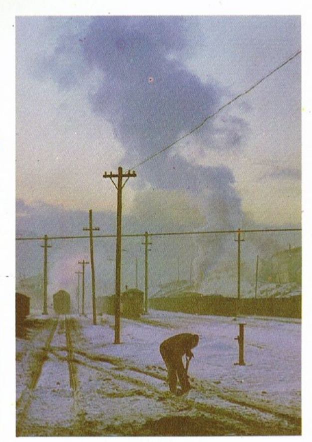
El regreso a las fuentes.

Y mientras acompañamos al tren más austral del mundo en su viaje de regreso a Río Turbio, que lleva –esta vez un poco más velozmente– sus vagones ahora vacíos, surgen inevitables reflexiones. Pensamientos acunados por el rítmico traqueteo de las ruedas sobre el camino de hierro.

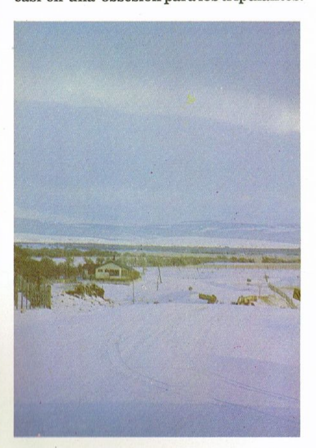
El descenso del nivel de las reservas de petróleo coloca a los países con reservas carboníferas en una situación de real privilegio. Y Argentina, según estudios de YCF, cuenta con áreas carboníferas a lo largo de la zona precordillerana, en las provincias de Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz, aunque también se conocen formaciones de este mineral en



Estos particulares mineros-ferroviarios que llegaron desde todas las provincias, no se limitan a trabajar en la zona, también siembran en ella sus costumbres.



El tiempo parece tener aquí un ritmo más lento. Todo se mide en función de las partidas y llegadas del convoy, del estado de los rieles y las condiciones meteorológicas. Llegar a Río Gallegos se convierte casi en una obsesión para los tripulantes.



las provincias de Salta y Jujuy.

Mientras estos pensamientos avanzan, el paisaje se torna cada vez más desolado. A lo largo de la vía, una meseta desierta, cubierta por la nieve, se extiende por cientos de kilómetros. Sólo rompe esa monotonía alguna manada de guanacos. O las majadas de ovejas, apenas distinguibles entre el blanco de la nieve. En las esporádicas estaciones, los encargados de estación se atrincheran para pasar el invierno. Para cumplir con su sacrificado oficio sin que la soledad logre vencerlos. Sin que la melancolía gane sus espíritus acostumbrados al silencio. Al paisaje sin límites. Al extrañamiento. A la ausencia, muchas veces, de sus familiares más queridos. Un esfuerzo tan grande merece por cierto un futuro: la consolidación de una seguridad laboral tantas veces amenazada, tantas veces postergada.

El futuro. Otra vez el mismo desafío. Un esfuerzo al que los hombres de hoy, los hombres del carbón, dedican sus días. Sus vidas. ¿Podrá ese futuro edificarse con el aporte del carbón santacruceño? Nadie debe dudarlo, mientras existan hombres que a diario horadan la tierra y cabalgan en el tren más austral del mundo. Que día tras día, hora tras hora, se empeñan en dar cumplimiento a lo que se ha convertido casi en un mandato ineludible para los argentinos del sur: poblar la Patagonia y fecundarla con el trabajo cotidiano. Será la única forma de asegurar la soberanía.

LA RIOJA:
la región de los oasis pobres.

En La Rioja, llamada de los oasis pobres por la carencia de suelos cultivables, se distinguen cuatro regiones: los llanos, las sierras pampeanas, los valles del oeste y la precordillera.



Superficie total de la provincia: 89.680 kilómetros cuadrados.

Porcentaje en relación al total continental del país: 3,21 por ciento.

Nota: el 43,30 por ciento del total de la provincia tiene una superficie boscosa formada por monte de clima árido y en menor proporción por el bosque chaqueño. Sin embargo, la superficie cultivada es sólo del 0,20 por ciento.

Ríos y arroyos.

Cuenca del Desaguadero: en La Rioja recibe el nombre de Vinchina-Bermejo. Los afluentes más importantes son el río de la Troya, el río Guandacoal, el río Talampaya y el río Grande

Cuenca del valle de Chilecito: los afluentes más importantes son el Famatina, del Durazno y el Guanchín o de Nonogasta.

Cuenca del río Grande: sus afluentes son ríos y arroyos de extensión reducida y cursos temporarios.

Cuenca de los llanos: los afluentes más importantes son los arroyos, Olta, Malanzán y Anzulón o Colorado.

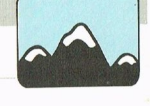
Temperaturas y lluvias.



Precordillera: clima árido andino puneño, frío y con escasas precipitaciones.

Sierras pampeanas y llanos: clima árido de sierra. El promedio anual de lluvias caídas es de 200 milímetros con chaparrones momentáneos. El verano es caluroso y seco. El invierno es templado. En las planicies las temperaturas máximas superan los 40 °C.

Alturas medias sobre el nivel del mar.



Los llanos: 200 metros.



Valles del oeste: 1.400 metros.



Sierras pampeanas: 2.500 metros.

Precordillera: 4.000 metros.

Mayor altura: Cerro Bonete, de 6.872 metros.

ALGUNAS DISTANCIAS
(terrestres, a través de los caminos y rutas más accesibles).

Desde La Rioja	Kms.		Kms.
Córdoba	432	Amaichá del Valle	414
Santiago del Estero	587	San Martín	105
San José de Jachal	395	Villa María	895
San Juan	447	Río Cuarto	635
San Luis	549	Mercedes	1.140
Mendoza	807	La Adela	1.708
San Fernando del Valle de Catamarca	154	San Antonio Oeste	1.546
San Miguel de Tucumán	429	Viedma	1.176
La Quiaca	1.004	Necochea	1.502
Santa Fe	836	San Carlos de Bariloche	2.285
Zapala	1.674	Tecka	2.679
Neuquén	1.859	Perito Moreno	3.129
Puerto Madryn	2.507	Gualeguaychú	1.160
Santa Rosa	1.032	Zárate	1.293
Bahía Blanca	1.360	Rosario	1.009
Buenos Aires	1.325	General Villegas	790
Tinogasta	249	Trenque Lauquen	1.121

